Anregung

Es wird zur Kenntnis genommen, daß der Radfahrstreifen am Wall…

1. aufgrund des anderweitigen Bedarfs als Multifunktionsstreifen sowohl von Fußgängern, als auch zum Parken von Kfz genutzt wird und dadurch dem Radverkehr nur eingeschränkt zur Verfügung steht,
2. die Elberfelder Fußgängerbereiche durchtrennt und entsprechender Fuß-Querverkehr herrscht, insbesondere außerhalb Pandemie-Zeiten, vgl. **Bild 1** rechts,
3. zusammen mit der Tatsache, daß Radfahrer akustisch und optisch schlechter wahrnehmbar als andere Kraftfahrer sind, sie Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs, die durch Ausweisung dieses benutzungspflichtigen Radwegs gesteigert werden soll, erheblich leidet.

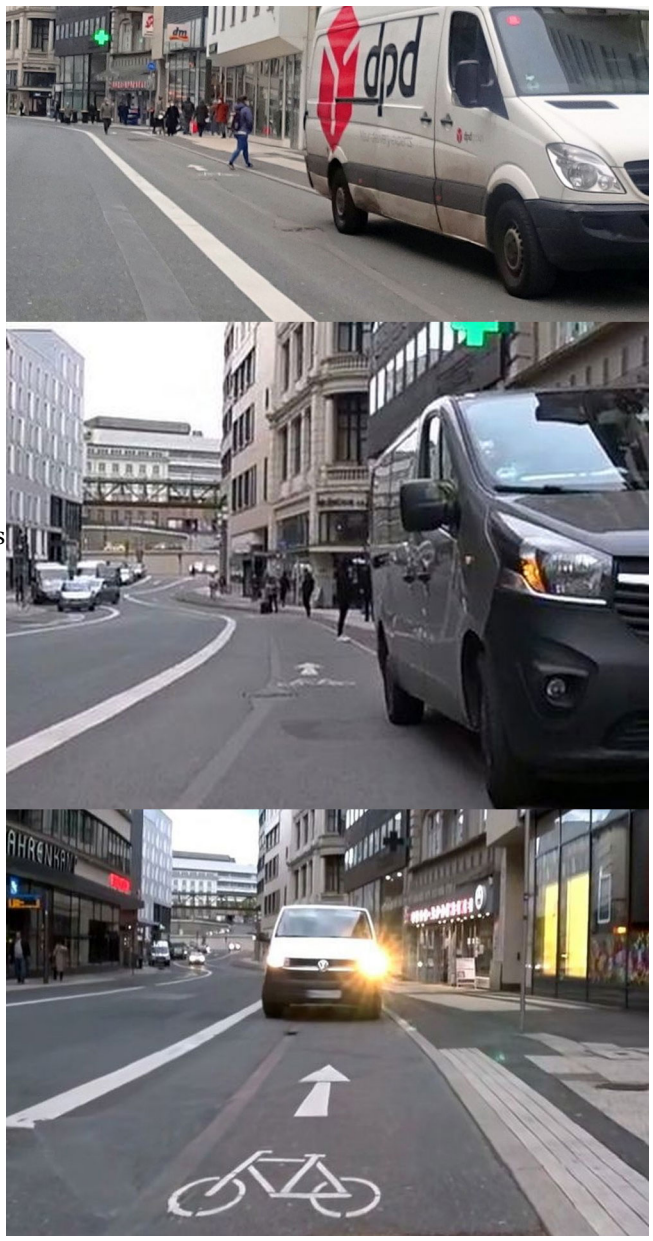
Bild 1: *Querende Fußhüpfende, die den Radfahrer erst im letzten Moment wahrgenommen hat.* Radfahrer sind akustisch und optisch schlechter wahrnehmbar sind als andere Kraftfahrer (OLG Karlsruhe, VRS 78, 329)

Da ein regelgerechter Umbau des Walls genauso Zukunftsmusik für ein autofreier Neumarkt ist, wird dringend gebeten, alternative Maßnahmen zum Radweg wie Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr in Erwägung zu ziehen.

Begründung

Zunächst ist festzuhalten, daß der Zustand des Walls vor dem Umbau im Herbst 2013 eher den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) entsprach als nach dem Umbau. Diese sieht für die Planung von Hauptgeschäftsstraßen eine Gehwegbreite von 5,00 m verbindlich vor. Nun soll sich die Nutzung des vorhandenen Raums am Bedarf orientieren, bspw. Haltemöglichkeiten für Taxen, Krankenfahrzeuge und Lieferdienste (s. **Bildreihe 2** rechts, allerdings auf dem Radweg), und zwar dort wo sie benötigt werden (vor dem Ärztehaus).

Nur wenn die Widmung auch dem Bedarf entspricht, wenn die verkehrsrechtliche Anordnung logisch und leicht verständlich ist, ist die Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern entsprechend hoch. Bei der Widmung nach politischem Gusto ist die Akzeptanz der Regeln unter den Verkehrsteilnehmern miserabel, es entstehen so Probleme, die die schwächsten unter ihnen auslöffeln dürfen, nämlich Rad- und Fußverkehr.



Bildreihe 2: *Der Radweg als Multifunktionsstreifen.*

Bereits Kraftfahrzeuge müssen zu normalen Öffnungszeiten am Wall langsam fahren, weil stets damit zu rechnen ist, daß Fußgänger queren wollen. Diese warten häufig auf dem Radweg oder bleiben dort stehen, wenn sie nahende Kraftfahrzeuge akustisch wahrnehmen, um diese passieren zu lassen, vgl. **Bildreihe 3 und 4** auf dieser und der nächsten Seite.

Im Gegensatz zu Kraftfahrzeugen, insbesondere Dieselbussen, sind Radfahrer akustisch und optisch schlechter wahrnehmbar (OLG Karlsruhe, VRS 78, 329). In der Regel vertrauen Fußgänger vor dem Queren ihren Ohren, bevor sie –wenn sie kein Fahrzeug hören– dann ohne zu Schauen die Fahrbahn queren und damit unvermittelt vors Fahrrad laufen.

Selbst im Optimalfall dürfen Radfahrer nur so schnell fahren, wie es von ihnen allgemein erwartet wird.

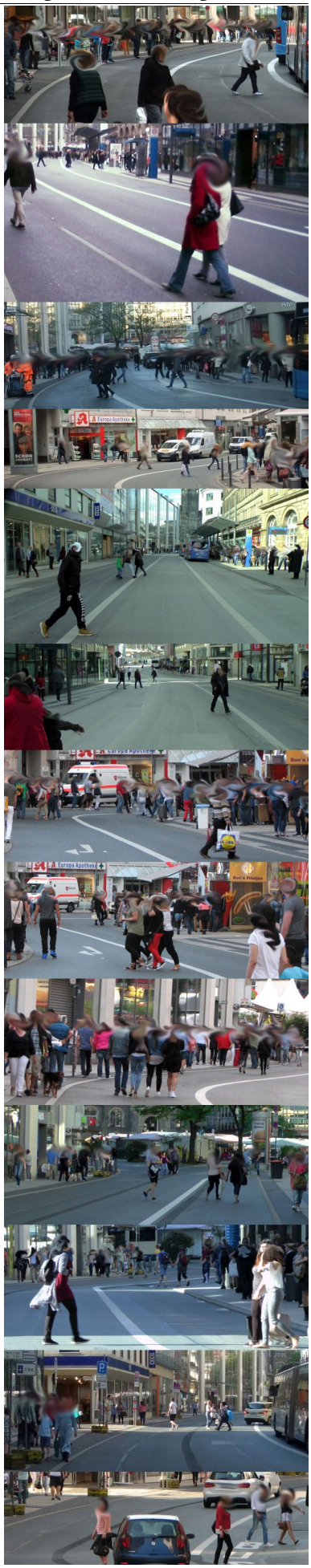
Die Geschwindigkeit muß weiter reduziert werden, weil ständig mit in den Radweg ausweichendem Fußgänger-Längsverkehr (da die vorgeschriebenen Gehwegbreiten nach RASt 06 nicht eingehalten werden) und/oder mit regelmäßigem Fußgänger-Querverkehr zu rechnen ist.

Fährt ein Radfahrer mit einer der Situation unangepaßter Geschwindigkeit und kollidiert mit einem Fußgänger, der unachtsam die Fahrbahn betritt, haftet der Radfahrer zu 70 % für den Schaden (OLG Köln, Az. 11 U 16/00).

Auch auf einem 2,30 m breiten innerstädtischen Radweg darf ein Radler nicht mit 25-30 km/h fahren, wenn die Sicht zur Fahrbahn hin durch parkende Autos beschränkt ist. Der Radler mußte für 2/3 des beim Unfall entstandenen Schadens aufkommen (KG, VerkMitt 1984, 94).

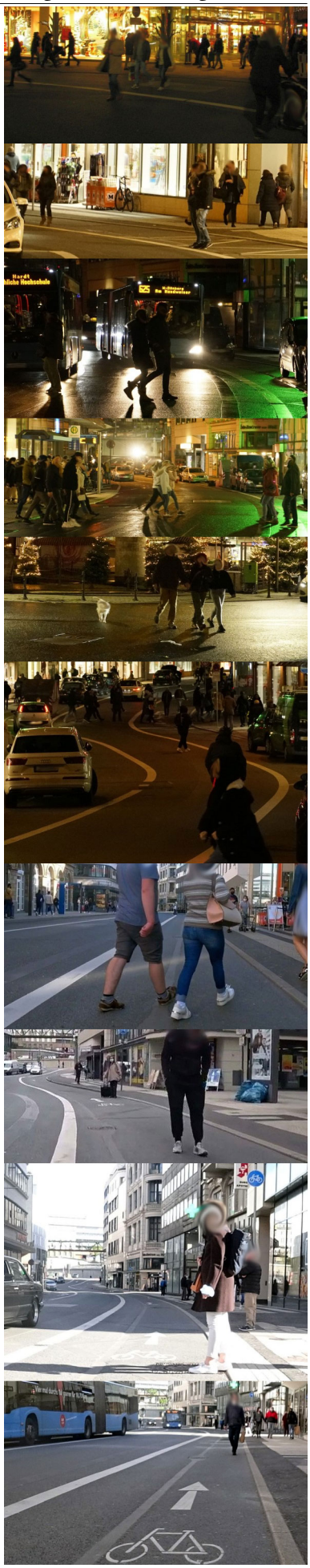
Nicht nur mit parkenden Fahrzeugen, auch mit Bussen im Gegenverkehr muß der Radfahrer stets rechnen (**Bildreihe 5**). Besonders im Bereich der „Nordsee"-Kurve wird er in der Schleppkurve des Busses sanft auf den Gehweg geleitet. Nein: Busse *müssen* den Radweg *nicht* benutzen – sie *tun* es aber.

Durch den ständigen Querverkehr sowie die „alternative Nutzung" des Radfahrstreifens dürfte nach Ansicht des Petenten der Radverkehr nur etwas mehr als Schrittempo fahren, worauf man gleich den westlichen Gehweg mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei" markieren könnte. Schließlich fuhren bspw. an der Kluse am 23.05.2021 zwischen 20.00 und 21.00 Uhr elf von zwölf Radfahrern auf dem Gehweg. Die Wuppertaler Radpolitik scheint sich hier bereits auszuzahlen.



Bildreihe 3: *Viel Längs- und Querverkehr über und auf dem jetzigen „Radfahrstreifen".*

Bildreihe 4 (rechts): *Viel Längs- und Querverkehr über und auf dem jetzigen „Radfahrstreifen“.*



Bildreihe 5: *Wo Platz ist, wird gefahren.*
Der Radfahrer wird schon warten.

Bildreihe 6: *Aufnahmen vom Mai 2021 (aktueller Zustand). Multifunktionsstreifen, Teil 3. Selbst auf dem Radweg überholende Kfz halten den vorgeschriebenen seitlichen Sicherheitsabstand von 150 cm nicht ein.*